Rok VI | Warszawa, kwiecień 1925 roku | № 4.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.

RĘKOPISÓW nie zwraca się.

Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

O przyszłość ruchu zawodowego.

II.

Do wspólnej pracy dla wspólnego dobra, winni stanąć wszyscy członkowie Związku. Dziś dalecy jesteśmy jeszcze od tego ideału. Pracują jednostki, pracują czasem nieliczne grupy. Ogół, zajęty pracą na chleb powszedni i tegoż chleba zjadaniem, trwa jeszcze w bezwładzie, w apatji. Od czasu do czasu przyjdzie na zebranie, od czasu do czasu weźmie do ręki gazetę związkową, od czasu do czazu wreszcie ten i ów, dotknięty czy pokrzywdzony żąda od Związku porady, opieki, pomocy. Słowem, wobec Związku zachowuje się biernie. Bierze i korzysta z tego, co mu Związek daje, sam zaś po za wkładką, którą opłaca, nic do Związku nie wnosi. Leni się przedewszystkiem z ofiarowaniem swojej pracy. Leni się z powzięciem myśli, z inicjatywą. Biernie spogląda na rozwój wypadków i zdarzeń, których treści nie rozumie. A gdy go jakieś zdarzenie nadzwyczajne, jakaś krzywda niezwykle bolesna i dotkliwa z tej apatji wyrwie, wówczas nie wie co ma robić. I chciałby i boi się. Swój los, swoje, egoistycznie pojęte dobro ma na oku, nie patrzy zaś na dobro całości, nie umie jeszcze tem ogólnem powszechnem dobrem mierzyć wartości rzeczy. Ocenia je jedynie z punktu widzenia własnej, ciasno i błędnie pojętej korzyści. Czasem nie jest świadom tego, iż wyrządza tem dotkliwą szkodę dla ogółu. Czasem wie, ale nic go to nie obchodzi. Zamknięty w ciasnem kole szarych, codziennych trudów, powszedniej troski i kłopotów, „takie widzi świata koło, jakie tępemi zakreśla oczy.“ Sam z siebie nie zdolny wydobyć myśli i inicjatywy na cudze myśli, na cudzą inicjatywę reaguje płytką ironią, beztreściwą krytyką. Każda nowa myśl, każdy nowy pomysł, zrodzony z troski o dobro powszechne, ba nawet o materjalny interes członków Związku, napotyka w swojem zrealizowaniu na niezliczone przeszkody. Dla uświadomienia jednostkom pożytku i korzyści, płynących z takiej nowej myśli, trzeba urządzać specjalne misje, wypisywać całe foljały komentarzy, wyjaśnień i t. p., po to tylko, aby ich nikt nie czytał, nikt nie przemyślał i nikt nie starał się zrozumieć. Za to każdy ma okazję do wylania na papier swoich wątpliwości, swojej dziwnego nabożeństwa krytyki w rodzaju zarzutów o „warszawskich niedowarzonych pomysłach” i t. p. Każda niemal nowa myśl, która wychodzi z inicjatywy Związku, wymaga, aby we wszystkie strony świata, do 100 miejscowości odpisywać i tłumaczyć. Każdy bowiem pyta: „a po co, a na co, a dla czego?...“ Niejedna zdrowa myśl wypacza się przez to. Niejeden twórczy pomysł musi być zaniechany. Nie mało pracy idzie na marne. Trzeba istotnie dużo hartu ducha, dużo odwagi i poświęcenia, aby w tych warunkach rąk nie opuścić, aby się nie zrazić do dalszych wysiłków, do dalszej pracy.

Wszystko to ma oczywiście swoje źródło w braku uświadomienia, w ciasności horyzontu myślenia, a w zasadniczym i kardynalnym braku należytego wykształcenia myśli i pojęć, w braku wyrobienia społecznego i obywatelskiego.

Szeroki ogół społeczeństwa dotąd nie zdaje sobie sprawy ze znaczenia i wagi ruchu zawodowego. Szerokie masy związkowców nie rozumieją również po co związek istnieje, jakie są jego cele, jak w nim należy pracować. Nie ma oczywiście mowy o tem aby zrozumieli idee ruchu związkowego aby potrafili, uchwycić myślą dalekie perspektywy przyszłości, aby uświadomili sobie cel, do którego zdążać winien ruch związkowy, dla którego osiągnięcia winien konsekwentnie i wytrwale przystosowywać swoje środki i metody działania.

Urządziliśmy tutaj generalną i publiczną spowiedź najpowszedniejszych związkowych grzechów. Uczyniliśmy to świadomie i z całym rozmysłem. Należy bowiem prawdzie spojrzeć w oczy, zdać sobie sprawę z braków i niedomagań—gdyż w ten tylko sposób można sobie uświadomić, co należy zrobić, co należy przedsięwziąć, aby braki i niedomaganie usunąć a błędy naprawić.

Naszymi troskami chcieliśmy się podzielić z naszymi czytelnikami i członkami i musieliśmy to uczynić, gdyż właśnie w ich myśli, w ich duszy musi nastąpić przełom, musi nastąpić zmiana. Oni to właśnie winni wyjść z apatji i z bezwładu, z ciasnego koła powszedniości, oni właśnie winni zrozumieć, że jest źle a będzie jeszcze gorzej jeżeli dotychczasowe stosunki nie zmienią się na lepsze, jeżeli wszyscy nie staną do wytrwałej i usilnej pracy. Nad sobą przedewszystkiem. Nad dobrem ogólnem następnie.

Do pracy tej zaś stanąć należy natychmiast, bez zwłoki. Od jej powodzenia, od jej rozmiarów zależy bowiem w pierwszej linji przyszłość związku, ba, nawet przyszłość całego ruchu zawodowego. Obecny stan rzeczy musi się zmienić radykalnie. Nie sposób nadal utrzymać stosunków, w których bierna, apatyczna i nieuświadomiona masa za podmuchem tego, czy owego wiatru, za podszeptem czy inspiracją tej lub owej jednostki, kołysze się jak łan zboża w prawo i w lewo bez programu, bez idei, bez określonego celu. To nie jest ruch zawodowy, to nie jest praca związkowa. To jest parodja związkowego ruchu, parodja pracy społecznej, parodja walki o lepszy byt, o lepsze jutro. Takie twory bez krwi i mózgu, bez życia i idei rzeczywistość musi niechybnie zmieść z swojej powierzchni. Nie ma dla nich przyszłości, nie ma dla nich miejsca w życiu. Jeśli się trzymają jeszcze, to dzieje się to siłą inercji, siłą bezwładu.

Wszystkie te przykre słowa i bolesne myśli, wypowiedzieliśmy nie dla tego aby szerzyć niewiarę we własne

siły, aby zabijać ochotę do pracy, gasić szlachetny zapał wielu jednostek. Tym słowom krytyki, temu rozpoznaniu choroby, towarzyszyć musi i będzie pozytywny program, leczenie zła i niedomagań.

Program ten postaramy się nakreślić w naszem piśmie. Postaramy się go również przeprowadzić w życiu, choćby nam przyszło prace nad jego urzeczywistnieniem narzucać przemocą wielu ośrodkom, wielu jednostkom. Nie spełnimy inaczej naszej misji, nie spełnimy inaczej naszego obowiązku. Obowiązek ten bowiem polega nie na tem aby dać się unosić fali, aby sterować nawą związku w takt falistego ruchu przypadkowych nastrojów. Obowiązek ten polega na zrozumieniu celu i idei, na prowadzeniu ruchu związkowego mocną dłonią po drodze do tego celu wiodącej, choćby ten i ów się wzdragał, choćby ten i ów protestował czy nawet usiłował przeciwdziałać. Obowiązek ten polega na tem, aby wszystkiemi środkami cel zasadniczy, ideę naczelną wszczepić w ducha i mózgi zrzeszonych, którzy stanowić mają przecie jedną wielką rodzinę, jedno ciało zbiorowe, owiane jednym duchem, w jedną zapatrzone ideę, do jednego dążące celu, po z góry wytkniętej drodze.

Musimy tedy przystąpić do pracy. Nad sobą przedewszystkiem. *D. c. n.*

W obliczu niebezpieczeństwa.

Prowadzona przeciwko maszynistom od szeregu miesięcy kampanja, której celem jest przy pomocy fałszywych cyfr i argumentów przekonać opinję społeczną, iż pobory nasze są zbyt wysokie zaczyna wydawać swoje owoce. Zorganizowana nagonka, rozliczne artykuły w prasie codziennej i związkowej, pozbawione komentarzy, ale nie pozbawione wyraźnej i przejrzystej tendencji „tablice płac", zamieszczane dwukrotnie w czasopiśmie p. t. „Inżynier kolejowy" wytworzyły już stosowny nastrój, którego wyrazem dyskusja, jaka toczyła się ostatnio nad kwestją naszych poborów w sejmowej komisji budżetowej przy sposobności rozpatrywania budżetu Ministerstwa Kolei. W ciągu dyskusji użyto wszystkich tych właśnie argumentów, które sfabrykowane zostały już w prasie, z dodatkiem tych jeszcze których dostarczyły „urzędowe obliczenia" również w niedwuznacznym celu spreparowane.

Powtarzano starą piosenkę: Maszyniści są za dobrze wynagradzani, tytułem poborów ubocznych zarabiają sumy wysokie, tak że ich uposażenie całkowite równa się uposażeniu V czy nawet IV grupy funkcjonarjuszów państwowych. Zdawałoby się, że po tylu wyjaśnieniach, po tylu replikach z naszej strony w arsenale tych ciężkich pocisków, zwróconych przeciwko maszynistom dokonana będzie pewna selekcja, że przynajmniej najbardziej rażące swoim fałszem argumenty zostaną pominięte i zarzucone. Spodziewaliśmy się, że przynajmniej w M. K., które stale zapewnia o swojej życzliwości dla naszych postulatów i któremu w istotny stan rzeczy aż nadto dobrze jest znany znajdzie się należyte zrozumienie dla słuszności naszej sprawy, że stamtąd da się usłyszeć mocny i stanowczy głos, jeżeli już nie specjalnie w naszej obronie to przynajmniej w obronie własnego przedłożenia budżetowego, w obronie cyfr, ustalonych chyba po dojrzałym namyśle i z dobrej a nie przymuszonej woli Ministerstwa. Zawiedliśmy się jednak. Stanowczego głosu w obronie przed nieuzasadnionymi atakami ze strony Ministerstwa nie słyszeliśmy. Dał się odczuć lekki opór przeciw obcinaniu kredytów, zresztą jeśli chodzi o pozycję, przewidzianą za godzinowo-kilometrowe opór tylko „pryncypjalny", stawiamy dla zasady nie zaś z przekonania. Zresztą Ministerstwo dostarczyło „urzędowych danych" o wysokości poborów ubocznych maszynistów.

Nie dziwimy się temu zbytnio. Do walki o wysokość i system naszych poborów ubocznych jesteśmy przyzwyczajeni. Poszczególne etapy tej walki, którą toczymy od lat 4-ech zbyt są dobrze znane tak naszym kolegom, jak i Ministerstwu abyśmy je tutaj musieli przypominać. Wiemy też dobrze o tem, że Ministerstwo nie wyrzekło się swojej ulubionej myśli „zrewidowania", oczywiście na naszą niekorzyść, dotychczasowego systemu godzinowo-kilometrowego. Kilka miesięcy temu z niemałym trudem udało nam się unicestwić próby, zdążające w tym kierunku. Dziś notujemy znowu taką próbę. Tym razem poważniejszą i groźniejszą. Wychodzi bowiem nie z Ministerstwa, ale z Sejmu i wyraża się w sposób groźny i zasadniczy: przez obcięcie kredytów. Nie tutaj czas i miejsce na szczegółowe odpieranie poszczególnych zarzutów. Tak w stosunku do naszych członków jak też i w stosunku do naszych władz byłoby to wyważaniem otwartych drzwi. Nikomu chyba po za ludźmi złej woli nie jest tajnem, iż nieprawdą jest jakoby maszyniści pobierali uposażenie V czy IV grupy. Nikt chyba niema wątpliwości co do tego, iż przytaczane w czasie dyskusji cyfry godzinowo-kilometrowego sięgające do 400 złotych są cyframi tyczącymi się wyjątkowych wypadków i nielicznych jednostek. Każdy chyba zdaje sobie sprawę z tego, że godzinowo-kilometrowego, nie można zaliczać do uposażenia maszynisty, tak jak nie zalicza się do tegoż uposażenia djet za wyjazdy służbowe, które pobierają wszyscy bez wyjątku, wyjeżdżający służbowo funkcjonarjusze państwowi, nie narażając się na to, że im się wliczy ich sumę do uposażenia i poszuka się takiej grupy uposażeniowej, w której wraz z tymi djetami będą się mogli zmieścić. Nikomu wreszcie, kto sprawę zna i nią się interesuje nie tajnem jest, że sumy wliczane w uposażenie maszynisty tytułem premji węglowej są legendą, są fikcją bez realnego znaczenia bez jakiejkolwiek praktycznej wartości. Wliczać je może ten chyba, kto zna sprawę premji wyłącznie z teoretycznych rozważań i który nigdy nie zetknął się z nią w praktyce życia. Wysokie, powszechne i częste kary za przepał, które maszyniści w 95% wypadkach płacą nie z własnej winy, cała litanja szykan, jaka ich skutkiem obecnego systemu premjowego spotyka—są wystarczającym dowodem na to, iż używanie takiego absolutnie bezpodstawnego argumentu może być jedynie wyrazem złej woli lub kompletnej nieznajomości rzeczy.

To też szczegółowem odparciem każdego zarzutu z osobna zajęliśmy się we właściwym czasie i miejscu. Tutaj chcielibyśmy rzucić tylko kilka uwag na temat tych czynników, które złożyły się na powstanie wrogiej nam opinji oraz na temat stanowiska, jakie nam zająć wypada w obliczu groźnego niebezpieczeństwa.

Głównym powodem, zasadniczą przyczyną, która sprawiła, iż legenda o zbyt wysokich zarobkach maszynistów mogła powstać i rozpowszechnić się—to wady w samym systemie obecnego wynagrodzenia. Zawiera on w sobie pułapkę niebezpieczną. Przejmuje specjalnie godziny nadliczbowe, wynagradza pogwałcenie 8-godzinnego dnia pracy. Za to pogwałcenie zaś nie obiecuje jedynie wiecznej szczęśliwości w niebie, nie nawołuje doń w Imię Bogo-ojczyźnianych haseł, sanacji skarbu, patrjotyzmu czy czegoś w tym guście. Wynagradza taki zbożny czyn szeleszczącym i brzęczącym pieniądzem. Argument to poważny, pokusa najsilniejsza z silnych. Łapaczy mamony, czcicieli pieniądza, rycerzy jaknajwiększych zarobków choćby za cenę ogólnego dobra i własnego zdrowia nie brak na nieszczęście między maszynistami. Byle tylko była sposobność. To też chcąc być uczciwym i nie posługiwać się fałszem i negowaniem rzeczywistości należy stwierdzić, że cyfry zarobków przytaczane przez władze nie całkiem są wzięte z powietrza. Istotnie są tu i owdzie maszyniści, którzy jeżdżą po 400 i więcej godzin w miesiącu i przebywając w tym czasie 5 i więcej tysięcy kilometrów zarabiają po 300 i więcej złotych godzinowego. Nie protestują przeciwko turnusom, gwałcącym 8-miogodzinny dzień pracy, owszem sami zabiegają o to, aby takie turnusy wprowadzić. Czegóż się nie robi dla lubej

mamony? Przedewszystkiem traci się rozum. Taki jeden z drugim, który 400 godzin w miesiącu przez czas dłuższy pełni ciężką i wyczerpującą pracę na czworakach potem przyłazi do Związku, bo mu się krzywda dzieje, jak mówi. Zdyskwalifikowano go na wzrok, na nerwy i t. d. i wyrzucono na bruk. Następnie „tak długo dzban wodę nosi aż mu się ucho urwie". Jeśli tak dalej będzie, jeśli opętane żądzą zarobku parszywe owce nie opamiętają się—niedługo już będą zarabiały po 300 i więcej złotych. Wobec wymowy faktów i cyfr nie obroni ich nietylko związek ale i wszyscy święci i anieli razem. Tymczasem zaś w zasadniczym prawie pracownika, w największej może dotąd zdobyczy na polu praw pracy — w 8-miogodzinnym dniu roboczym powstanie wyłom, zdolny zachwiać całym systemem—wyłom, który naprawić będzie trudno — prawie niepodobna. Że skutkiem tego postępowania ucierpi także szeroki ogół maszynistów, któremu się nie marzy o zarobkach uprzywilejowanych jednostek to pewna. Ale nałogowych groszorobów to nie obchodzi. Interes swój oceniają jedynie z punktu widzenia doraźnej korzyści. Przyszłości dalszej nie widzą. Skoordynować dobro osobiste z dobrem ogółu, uchwycić choćby cień przyszłości—na to są za mało wyrobieni, za krótkowzroczni. Jedynemi słowami, które wobec nich mamy, to słowa potępienia. Właściwym czynem winno być wykluczenie ze wspólności koleżeńskiej. Nie godni są bowiem obcować z ogółem zorganizowanych, świadomych nie tylko swego interesu, ale także swoich i obowiązków społecznych kolegów.

To są jednak nader rzadkie wyjątki. Przeważnie administracja zmusza wprost lub pośrednio do pogwałcenia 8-godzinnego dnia pracy. Notoryczny brak parowozów i zbyt szczupła ilość drużyn parowozowych, dająca się odczuć zwłaszcza w czasach wzmożonego ruchu, po części usprawiedliwia to postępowanie. Jasnem jest jednak już choćby z samej konstrukcji systemu wynagrodzenia, iż skierowany on jest niedwuznacznie ku przełamaniu niewygodnej dla władz zasady. Administracja sama wywołała dzisiejszy stan rzeczy i stara się systematycznie o to, ażeby jego konsekwencje doprowadziły do wypaczenia samej zasady. Dlatego chytrze i perfidnie używa się argumentów o wysokich zarobkach z dodatkiem, iż maszynista, jeżdżący po 400 godzin w miesiącu jest niebezpieczny dla służby, bo przemęczony. Przedewszystkiem nie należy pozwalać na to, aby maszynista jeździł po 400 godzin. Skoro jednak nie tylko zachęca się go do tego, ale nawet zmusza—wina spada wyłącznie na administrację.

Czasem, jak mówiliśmy, zarobki tytułem godzinowo-kilometrowego są istotnie dość wysokie. Czasem są takimi tylko pozornie. Notujemy jeden znamienny fakt. W parowozowni Aleksandrów pokaźna wysokość godzinowo-kilometrowego zwracała uwagę. Nie długo wszakże. Pokazało się, że Biuro rachuby doliczało za godziny i kilometry nadliczbowe zamiast 25%—125% a zamiast 50—150%. Powstały stąd duże zarobki. Zameldowano je napewno do Ministerstwa, które uzyskało cenne „urzędowe dane". Obecnie ściąga się fałszywie wypłacone sumy ale oczywiście potajemnie. Ale „urzędowe dane" pozostały i świadczą przeciwko maszynistom.

Ile złożyć na karb złej woli, niskiej i nieuzasadnionej zazdrości, ile winy przypisać wypocinom duchowym organistów z ŻUKa, ile zaś doktrynerstwu i pseudostatystyce „Inżyniera Kolejowego", tego obliczyć niepodobna. W każdym razie z ubolewaniem należy stwierdzić, iż oficjalni reprezentanci społeczeństwa „dali się złapać" na plewy fałszywych opinji i nie zadali sobie trudu aby rzecz przemyśleć, zbadać i należycie zrozumieć.

Jakiekolwiekby jednak były przyczyny tego co się stało—należy sobie uświadomić, iż znajdujemy się w obliczu poważnego niebezpieczeństwa. Musimy zdać sobie sprawę z tego co nam uczynić należy, gdyby niebezpieczeństwo to nabrało konkretniejszych kształtów, gdyby nam nasze pobory obniżono, gdyby zmieniono na naszą niekorzyść obowiązujący dotąd system wynagrodzenia godzinowo-kilometrowego. Zarząd główny jak dotąd spełnił swoje zadanie należycie. Na czas poinformował swoich członków, na czas zażądał od nich decyzji w tej sprawie. Na czas zwrócił się z wyjaśnieniem do kierujących organów opinji publicznej, sam zaś ze swej strony zażądał urzędowych wyjaśnień od Ministerstwa Kolei. Zwołany natychmiast Zjazd prezesów okręgowych Z. Z. M. dał wydziałowi wykonawczemu dostateczną podstawę do powzięcia decyzji stanowczych. Padło słowo „strajk" jako ostateczny argument w walce z czynnikiem, o autorytecie, nad który nie ma wyższego w Państwie. Prezydjum Zarządu Głównego ma pełnomocnictwa. Czy z nich skorzysta—będzie zależało od postawy kół, od rezolucji jaką uchwalą i nadeszlą, od decyzji jakie powezmą. My w naszem czasopiśmie nie zamierzamy inspirować niczego. Nie do redakcji należy wydawać wiążące dyrektywy czy nawet rady. Natomiast bez zastrzeżeń należy do nas zajęcie stanowiska wobec fałszywych i błędnych poczynań i pojęć, jakie się już w tej sprawie zaczęły ujawniać.

Związek jest organiczną, zespoloną całością. W solidarności leży jego siła. Na swoich barkach dźwiga troskę o rozliczne interesy. Jedne z nich są interesami młodszych członków, inne interesami starszych. Nie koniecznie identyczne, ba, nawet czasem sprzeczne interesy mają ślusarze kandydaci z jednej strony — dyspozytorzy z drugiej strony. Nie tego samego może pragną maszyniści na pociągach towarowych, czego żądają maszyniści na pociągach pośpiesznych. W każdym razie jeśli te przeciwieństwa są, jeżeli istnieje rozbieżność interesów, to winna się ona ujawniać jedynie wewnątrz związku. Od tego właśnie związek ten istnieje i łączy wszystkich związanych wspólnością zawodu i identycznością głównych, zasadniczych i podstawowych interesów, ażeby te różnice wyrównywał, aby je niwelował w swojem wnętrzu. W tej sprawie jesteśmy w położeniu o wiele korzystniejszem od innych związków gdyż owa rozbieżność interesów w łonie naszego jednolitego związku jest minimalna.

Ale na zewnątrz musimy być solidarni. Tam występować musimy wyłącznie jako związek. Tam nie ma różnicy między młodszymi i starszymi. Jeżeli związek ma rzucić na szalę brzemiennych w następstwa wypadków swój autorytet, jeżeli ma w chwili decydującej wystąpić do walki—postawa jego musi być wyraźna, zdecydowana i jednolita bez względu na to czy chodzi o zagrożone interesa wszystkich bez wyjątku, czy pewnej grupy tylko czy też nawet idzie o pojedyńczego człowieka, za którym uznano za stosowne się ująć. Przestrzegamy przed różniczkowaniem, przed enuncjacjami o braku zainteresowania. Jeśli takie objawy ze sfery myśli, mów i wniosków przejdą w sferę czynu—możemy w tej samej chwili zamykać cały interes. Będzie bowiem do niczego. Ostrzegamy przed takimi eksperymentami. To gangrena grożąca śmiercią, grożąca klęska straszną bo niepowetowaną, grożąca zniszczeniem, z którego nie sposób się podźwignąć. Jeden za wszystkich—wszyscy za jednego. Oto właściwa dewiza. Dziś jest zagrożony jeden jutro będzie nim drugi. Jeżeli jeden pójdzie do Sasą w poniedziałek, drugi pójdzie do Lasa we wtorek. Rezultat—obaj dostaną po skórze.

I jeszcze jedna poważna uwaga. Wolną i nieskrępowaną wolą upełnomocnionych delegatów wybrany został Zarząd główny. Musi się cieszyć nie tylko papierowem zaufaniem. Musi się cieszyć także bezwzględnym posłuchem.

Pracownik walczący ostateczną bronią swoją jest żołnierzem. A Zarząd Główny to sztab generalny walczącej armji. Ma obowiązek decydować, dyktować posunięcia. Ale ma też i święte prawo żądać posłuchu. I posłuch ten musi się znaleźć, nawet wbrew przekonaniom jednostki, nawet wbrew jej osobistemu interesowi. O sprawę ogólną chodzi. O przyszłość partja się rozgrywa, o pozycję społeczną, o byt i losy związku, o byt i losy maszynistów, dla których swią-

zek istnieje i walczy. Jeśli nie będzie bezwzględnego, wojskowego posłuchu — nie bawmy się w związek, bo nie jesteśmy godni nazwać się uświadomionymi i zorganizowanymi pracownikami. O tem należy pamiętać — i w myśl tego postępować.

Dziwne praktyki.

Niejednokrotnie już spotykała się nasza administracja kolejowa z zarzutem braku poczucia praworządności. Zarzut ten podnosiliśmy już kilkakrotnie na łamach naszego pisma. Także i w Sejmie spotykali się przedstawiciele M. K. z tym zarzutem i to ze strony reprezentantów tak prawicy jak i lewicy sejmowej. Zarzut ten jest istotnie słusznym i ze wszech miar uzasadnionym. Kto w praktyce życia stykał się z naszą administracją, kto usiłował upominać się o krzywdy pracowników — ten może na poparcie tego zarzutu zacytować niejeden fakt, niejedno zdarzenie, urągające wszelkiemu poczuciu prawa i porządku prawnego, nie liczące ani z powagą, ani z interesem państwa prawnego, państwa, usiłującego skrępować władze przepisami ustaw, usiłującego zapewnić prawu poszanowanie, a obywatelom ochronę przed arbitralnością i dowolnością władzy.

Niejednakowo przedstawia się sprawa w poszczególnych dyrekcjach. Naogół wziąwszy działalność Dyrekcyj małopolskich i Dyr. b. zaboru pruskiego nie daje podstawy do postawienia zarzutu braku poczucia praworządności. Działa tutaj, jak się zdaje, tradycja. Działają nawyknienia aparatu administracyjnego, wychowanego w poczuciu prawa, w poszanowaniu dla przepisów, w atmosferze odpowiedzialności i pod wpływem poważnego liczenia się z kontrolą nie tylko ze strony władz nadzorczych lecz także i ze strony interesowanej jednostki, której dla obrony przed krzywdą i bezprawiem stały otworem liczne, prawem zagwarantowane środki obronne. Cokolwiek by tu powiedzieć można o działalności tych Dyrekcyj—zarzut jawnego pogwałcenia prawa może mieć miejsce jedynie w nader rzadkich wypadkach.

Nie mały wpływ na ten stan rzeczy mają również dokładnie i wyczerpująco skodyfikowane prawa i obowiązki funkcjonarjuszów, których treść wyklucza wszelką niemotywowaną samowolę i zabezpiecza poszanowanie przepisu.

Wręcz przeciwnie dzieje się w Dyr. b. zaboru rosyjskiego. Nieuregulowane stosunki, tradycje niegodne Europy i nowoczesnego państwa składają się na stan rzeczy, w którym panuje i rządzi wszystko prócz prawa, prócz legalności i praworządności. Brak zasadniczych praw, brak ustaw, nieprzejrzane mnóstwo sprzecznych z sobą i dorywczo redagowanych rozporządzeń stwarza sytuację, której jakość i wartość zależna jest od jednostki, stojącej w danej chwili na czele Dyrekcji. Naogół jednak panuje tutaj zupełna samowola, której kontynuowanie grozi wypaczeniem i zanikiem wszelkiego poczucia prawa, grozi ostatecznem zanarchizowaniem stosunków i wytwarza duszną i męczącą atmosferę niepewności, obawy i absolutnej niemożliwości jakiegokolwiek przewidywania i obliczenia przyszłości.

Wina za ten stan rzeczy spada w pierwszym rzędzie na brak zasadniczych przepisów, regulujących prawa i obowiązki pracowników. Wstyd powiedzieć, że prawa i obowiązki pracowników kolejowych Dyr. warszawskiej i radomskiej uregulowane są do tej pory w t. zw. „Tymczasowych przepisach służbowych b. kolei Warszawsko-Wiedeńskiej". Kto zadał sobie trudu, aby przestudjować te „przepisy", tą „pragmatykę służbową", ten zazadniczy kodeks praw i obowiązków pracownika, ten nie może mieć chyba wątpliwości co do wartości tego elaboratu, nie może chyba nie uczucia wstydu pomyśleć, że ten poroniony płód, stylistycznie zawiły, absolutnie beztreściwy, niesłychanie zagmatwany, zajmujący się całym szeregiem drobiazgów, a pomijający najważniejsze zagadnienia—dla wielu tysięcy pracowników kolejowych stanowi dotąd jeszcze podstawę bytu i egzystencji. O ileż wyżej stoi pod względem ścisłości swoich przepisów, jasnego sformułowania zasad, szerokiego ujęcia praw pracowników — przeszło pół wieku już licząca pragmatyka służbowa austrjacka. Trudno nawet zestawiać jedno z drugiem albowiem osławione „przepisy"—wogóle nie zasługują na to miano. To nie są przepisy dla pracowników—to jest tylko pewna liczba luźnych zdań, traktujących o pewnych sprawach bez związku, bez składu i ładu bez jakiejkolwiek myśli przewodniej. Jak może ktośkolwiek, mający jaki taki choćby kult dla prawa, jakie takie choćby poczucie sprawiedliwości, praworządności i porządku administrować kolejnictwem, decydować o pracownikach na takiej podstawie? Przepisy te domagają się jaknajśpieszniejszego zniesienia. Jeśli już pragmatyka kolejowa ma pecha (nie bez powodu) to przecież można było te przepisy zastąpić bez trudu choćby drogą recepcji austrjackiej pragmatyki do czasu aż powymierają wszystkie mamuty, wszyscy wyznawcy swobodnego uznania i czciciele „braku kontroli" i polska pragmatyka służbowa będzie mogła wreszcie bez przeszkód wejść w życie.

Zdawałoby się, że w tych stosunkach administracja sama powinna dążyć do usunięcia tych przepisów bo przecież lwia ich część jest już dziś nieaktualna, a reszta niewystarczająca. Tymczasem do dziś przepisy te doczekały się tylko częściowej nowelizacji. Uzupełniono je mianowicie nowo zredagowanymi artykułami 32 i 33, zawierającymi piękną kolekcję kar porządkowych i dyscyplinarnych. Prawa pracowników, o których przepisy nic prawie nie mówią, nie zostały znowelizowane i nie istnieją wcale.

Ale same przepisy istnieją i obowiązują nadal otoczone czcią i poszanowaniem przez administrację. Znajduje się w nich bowiem przepis wspaniały i jedyny w swoim rodzaju „źrenica wolności" naszej administracji, sławny artykuł 41. „Kazionnyj wozduch" zalatuje od tego artykułu, który głosi ni mniej ni więcej: „Zarząd dróg żelaznych ma prawo uwolnić pracownika w każdym czasie uprzedzając go o tem przynajmniej na miesiąc". Ponoć za czasów rosyjskich stosowano ten artykuł do „niebłagonadiożnych" i to niesłychanie rzadko. Pracownicy b. drogi Warszawsko-Wiedeńskiej, którzy przesłużyli 20 i więcej lat w służbie tej drogi nie przypominają sobie ani jednego wypadku zwolnienia na podstawie tego artykułu. Obecnie ma on nader szerokie zastosowanie. Posługują się nim w chwilach niehumoru dyrekcyjni dostojnicy i zwalniają „bez obowiązku podania powodu" i bezapelacyjnie tego lub owego pracownika, który się nie podobał z nosa albo z oczu, bo „nie mają do niego zaufania". Pan Minister zaś nawet wobec jaskrawej krzywdy rozkłada ręce bezradnie, bo „nie może narzucać swego zdania p. Prezesowi".

Tymczasem przepis ten nie obowiązuje już wcale. Istnieje bowiem ustawa emerytalna, tycząca się także i pracowników kolejowych, która ustala wyczerpująco te wypadki, w których władza może pracownika etatowego przenieść w stan spoczynku, a w niej o artykule 41 lub o czemś podobnem w tym rodzaju nie ma mowy. Dzieje się tedy bezprawie, które administracja usiłuje upozorować istnieniem przepisu, który wobec niedwuznacznie publiczno-prawnego charakteru stosunku etatowego pracownika kolejowego do Państwa jest anachronizmem, jest bezsensem, jest tworem, nie dającym się pomieścić w ramach całokształtu obecnych pojęć o stosunku służbowym funkcjonarjusza państwowego. Coś podobnego nie da się pomyśleć nigdzie po za zabagnioną pod względem prawnym niwą kolejnictwa b. zaboru rosyjskiego, a zresztą nie bywa stosowane nigdzie po za terytorjum „samodzierżawia" p. dyr. Mikulskiego.

Na tem samem terytorjum dzieją się także inne dziwne praktyki. Oto dyrekcja **świadomie wprowadza w błąd** pracowników. Postaramy się ciężki ten zarzut udowodnić:

W przedostatnim numerze „Maszynisty" drukowaliśmy memorjał, wniesiony do M. K. w sprawie odszkodowań. W dołączonym do tego memorjału artykule wskazywaliśmy na niesłychany i bezprawy system nakładania na pracowników t. zw. odszkodowań. Niezależnie od naszej akcji w Mi-

nisterstwie, poczyniliśmy kroki w sprawie nieformalnego, a za tem nieprawnego nałożenia odszkodowania na jednego z naszych kolegów, członka Z. Z. M. Dyrekcja odpowiedziała na nasze jasne i niedwuznaczne pismo — bardzo zawile i bałamutnie. Jedno stwierdzono jednak wyraźnie. A mianowicie, że odszkowania nie nakłada Komisja dyscyplinarna, ale czyni to Dyrekcja w drodze administracyjnej. (Pismo z dnia 29 stycznia 1925 r., Nr. I, 2075/25). Pod tą enuncjacją widnieje podpis p. inż. Bienieckiego. Tymczasem inne pismo Dyrekcji, mianowicie to, mocą którego nałożono odszkodowanie, brzmi dosłownie jak następuje:

Warszawska Dyrekcja Kol. Państw.

Wydział Mechaniczny K I—1233
Rachuba 25.X.1924 r.
dn. 3 listopada, 1924 r. Nr. IX, 22053/24 r.

Do O. M. 3.

W wykonaniu zlecenia W-łu prawnego z dnia 10.X 1924, za Nr. IV — 4 — 19638 — DS — 130 — 24 r. proszę potrącić z poborów maszynisty parowozowni . . . . . (nazwisko) za wypadek zderzenia się parowozów NN-ra . . . w dniu . . . . na stacji . . . . . ● (kropka!!). Komisja dyscyplinarna po rozpatrzeniu sprawy i zatwierdzeniu wniosku przez Pana Prezesa Dyrekcji postanawia ukarać (nazwisko) potrąceniem z płacy 625 złotych, wyraźnie (sześćset dwadzieścia pięć złotych) w 18 ratach miesięcznych jako częściowy zwrot szkód wyrządzonych Skarbowi Państwa" i t. d. Pismo to nosi podpis „M. Kozłowski".

Pomijamy sprawę „wyższego stylu", zrozumiałego tylko dla wtajemniczonych. Pomijamy sprawę bajecznej interpunkcji. Wprawdzie ten piękny elaborat jest pozbawiony sensu, to jednak niczego innego nie można zeń wydedukować jak tylko to, iż Komisja Dyscyplinarna postanowiła ukarać delikwenta nałożeniem odszkodowania i poleciła ściągnąć to odszkodowanie w tylu a tylu ratach z jego poborów służbowych.

Ponieważ to jest nieprawda i ponieważ Dyrekcja wie o tem, że jest inaczej, jak świadczy choćby cytowane już wyżej pismo p. inż. Bienieckiego przeto zarzut świadomego wprowadzania w błąd jest dostatecznie usprawiedliwiony.

Ciekawe są również dalsze losy omawianej sprawy. Dyrekcja powołuje się na Rozporządzenie M. K. z dn. 12.IV 1924 Nr. 2275/8/23, które rzekomo ma służyć za podstawę do wymiaru odszkodowań. Rozporządzenie to nie jest ogłoszone ani w Dzienniku Urzędowym M. K. ani w Dzienniku Rozporządzeń Dyrekcji. Zwróciliśmy się przeto do Dyrekcji z prośbą o nadesłanie odpisu tego Rozporządzenia. Dyrekcja namyślała się 3 tygodnie i odpowiedziała wreszcie jak następuje:

D. K. P. w Warszawie Warszawa, dn. 7 marca 1925.
Wydział osobowy
Nr. 1.2075/25.

Do Związku Zawodowego Maszynistów kolejowych na Nr 138/25,

Dyrekcja Kolei Państw. w Warszawie komunikuje, że odpisu rozporządzenia M. K. z dnia 12/IV 1924 r. Nr I 2275/5/23 przesłać Związkowi nie może, gdyż nie jest upoważniona do wydawania odpisów rozporządzeń władz naczelnych o charakterze administracyjnym i nie jest to przewidziane w odnośnym (!) statucie".

Trudnoby było uwierzyć, że może znaleźć się ktoś, kto tak myśli i postępuje gdyby nie było na to dowodu. Dyrekcja nakłada odszkodowanie w sumie wysokiej na pracownika . kolejowego. Nie wolno jej tego czynić samowolnie. Musi istnieć przepis o odpowiednim autorytecie, któryby na to zezwalał. Przepis ten musi oczywiście określić warunki i granice swojego zastosowania. Nigdzie, w żadnej urzędowej publikacji nie sposób go znaleźć. Skąd ma wiedzieć pracownik, czy Dyrekcja nie przekroczyła swoich uprawnień, jak ma wnosić ew. sprzeciw przeciwko orzeczeniu Dyrekcji, jeśli nie wie na czem Dyrekcja się opiera. Dyrekcja dumnie powołuje się na liczbę i datę ministerjalnego rozporządzenia. Ale samego rozporządzenia nie może pokazać, bo nie jest upoważniona do wydawania rozporządzeń o „charakterze administracyjnym". Jaki jest cel takiego postępowania? Co to za tajemnica w stosunku do rozporządzeń o „charakterze administracyjnym," tak bardzo dotyczących pracownika, tak dotkliwie sięgających w jego prawa? Skąd wiedzieć możemy i co nas upewnia, iż Dyrekcja postępuje prawnie, że podane szumnie cyfry nie są, dajmy na to, numerem telefonu, ale oznaczają istotnie liczbę Rozporządzenia Ministerjalnego. Skąd jest wiadome, że to rozporządzenie odnosi się właśnie do odszkodowań i że Dyrekcja nie przekroczyła, nie pogwałciła tego rozporządzenia.

W „odnośnym" statucie (chcemy wierzyć, iż jest tu mowa o statucie Z. Z. M.) nie jest wprawdzie wyraźnie przewidziane prawo do żądania odpisów rozporządzeń. Ale zdrowy rozum „odnośny" do wszystkich ludzi mających trochę oleju w głowie musi każdemu wskazać wyraźnie, że niemożliwą jest obrona praw członków, pokrzywdzonych rozporządzeniem tajnem, może nieistniejącem, może fałszywie zrozumianem, może nieważnem i t. d. Odpowiedź, jaką otrzymaliśmy na nasze pismo to skandal, to wstyd, a ten kto jej udzielił winien czemprędzej pójść na zieloną trawkę czy w „senatory", bo nie ma dlań miejsca w szanującem siebie, prawo i porządek Państwie. Od 1 stycznia b. r. wydała Dyrekcja katowicka 12 Dzienników Rozporządzeń, Dyrekcje stanisławowska, poznańska, krakowska i lwowska po 6 do 10. Dyrekcja warszawska tylko 1 (słownie—jeden) Dziennik Rozporządzeń. Rządzi się „na wiarę", na podstawie okólników i rozporządzeń, które może istnieją, może i nie, a które tai się systematycznie przed pracownikami, choć dotyczącą ich praw i obowiązków, choć stanowią podstawę do nakładania dotkliwych kar i odszkodowań. Przykład idzie od góry. M. K. również nie ogłasza swoich rozporządzeń. A z Nowego Świata, w którym również wszystko idzie w starego świata porządku do Alei Jerozolimskich droga nie daleka. Więc też Dyrekcja warszawska w cieniu drzew i ministerjalnego gmachu robi sobie co się jej żywnie podoba i „nie ma prawa" ogłaszać rozporządzenia, które może i gwałci, może przekracza, może fałszywie stosuje. Ściągnięto pracownikowi 625 złotych. Ale on „nie ma prawa" wiedzieć na jakiej podstawie, bo na terytorjum samodzierżawia p. Mikulskiego zbrodnią jest już sama chęć kontroli tego co Pan Prezes robi na swoim folwarku.

Dopóki chodzi o rozporządzenia „w sprawach administracyjnych", wszystko jest łatwe. Jeżeli idzie o ustawy, sprawa się nieco komplikuje. Ustawy bywają (niestety!) ogłaszane, podawane do publicznej wiadomości. Oprócz tego istnieje jedna instytucja, stworzona jak na złość warszawskiej Dyrekcji K. P. i Ministerstwu Kolei, która (o zgrozo!) zajmuje się badaniem legalności zarządzeń władz administracyjnych. Tą instytucją jest Najwyższy Trybunał Administracyjny. Instytucja ta wydaje czasami orzeczenia, sprzeczne z swoistem pojmowaniem ustaw przez ekonomów na folwarku p. Mikulskiego. Oto w wyroku z dnia 24.X 1924 r. L. Rej. 2031/23 orzekła ni mniej ni więcej, że uznanie pracownika za niezdolnego do pełnienia danych obowiązków służbowych stanowi — niezależnie od tego czy został on uznany za zdolnego do pracy zarobkowej—podstawę do wymiaru emerytury.

Trybunał Administracyjny w październiku 1924 swoje. Dyrekcja K. P. w Warszawie w marcu 1925—także swoje. Maszynista po 26 latach służby zostaje zdyskwalifikowany na wzrok. Dyrekcja zwalnia go bez odprawy, bez emerytury. W drodze łaski zezwala aby wniósł podanie o przyjęcie go jako kontraktowego. Może się coś znajdzie. Powiadają w Dyrekcji, że emerytura się nie należy, bo interesowany został tylko „zdyskwalifikowany na danem stano-

wisku służbowem" ale nie stwierdzono trwałej niezdolności do służby". Logika przedziwna, terminologja niezrównana. Zdawałoby się, że w słowach tych kryje się jakaś myśl głęboka i wiekopomna. Co za przedziwna finezja i subtelność w przeciwstawianiu pojęć. „Zdyskwalifikowany na stanowisku" a „trwała niezdolność" nie została skonstatowana. Tymczasem jest to gruba ignorancja ustawy, ignorancja orzecznictwa Najw. Trybunału Administracyjnego, typowa dążność do tego, aby przez fikcyjne pojęcia, zawiłą terminologję i powódź słów „Irrtum stat Wahrheit zu verbreiten". Wszystko dla tego, że ustawa przemawia na korzyść pracownika. Gdyby było przeciwnie zapewne pp. referenci nie byliby tak czuli na dźwięki, tak skrupulatni (nb. fałszywie) na temat każdego słowa niedwuznacznej zresztą ustawy.

Na dzisiaj dosyć. Systemowi stosowanemu w Dyrekcji warszawskiej, systemowi bezprawia, tajemniczości, gwałcenia form postępowania i treści przepisów, systemowi bezrządu i ucieczki przed kontrolą wydaliśmy walkę bezwzględną. Będziemy ją prowadzić aż do skutku. Ludzi zaś odpowiedzialnych za stosowanie tego systemu ostrzegamy, ażeby zawrócili z błędnej drogi. Jeżeli bowiem tego nie uczynią, życie zmiecie ich z najwyższych nawet stanowisk jako strupieszałych epigonów ancien regime'u, zachwaszczających nasze życie państwowe, stających w poprzek nowym, zdrowym i ożywczym prądom. Brak kontroli to nie ideał. To rzecz krucha i niebezpieczna. To akrobatyczne balansowanie na jednej nodze po linie, zawieszonej nad przepaścią. Widzieliśmy już precedensy. Nie pierwszy jest p. Mikulski, którego gniewa kontrola. Widzieliśmy już innych, którzy się gniewali na kontrolę. I rzucamy ostrzeżenie. To może zaprowadzić do zmiażdżenia nietylko systemu ale i osobnika, który jest jego twórcą i wyznawcą.

Ustalenie stanowisk i tytułów służbowych.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr 2 ukazało się Rozporządzenie p. Ministra kolei z dn. 21 stycznia 1925 Nr 405/2/25, przeprowadzające ujednostajnienie i ustalenie stanowisk i tytułów służbowych na P. K. P.

Rozporządzenie to odnosi się do wszystkich Dyrekcyj z wyjątkiem Górnego Sląska i z wyjątkiem tych pracowników kol. na obszarze wolnego miasta Gdańska, którzy pełnią służbę na podstawie t. zw. „umowy urzędniczej" z dn. 22 października 1921.

Rozporządzenie unifikuje w pierwszym rzędzie tytuły służbowe przyczem nie zmienia wcale dotychczasowego zaszeregowawania do grup uposażeniowych. W tym kierunku zmiana jest tylko formalna. Zaszeregowanie nastąpi osobno w drodze Rozporządzenia Rady Ministrów w myśl art. 23 ustawy uposażeniowej.

W dziedzinie stanowisk tyczących się drużyn parowozowych ustalone zostały następujące tytuły:

1. *Maszynista-instruktor* (dotychczasowa grupa uposażenia we wszystkich 3 zaborach—VIII).
2. *Dyspozytor parowozowni.* Tytuł ten otrzymują w b. zaborze rosyjskim: dyżurni depot I i II klasy oraz dyspozytorzy I i II kl. w zaborze aust. maszynomistrze (dyspozytorzy) oraz dyspozytorzy parowozowni w b. zaborze pruskim. Grupa uposażenia VII i VIII.
3. *Maszynista I klasy* we wszystkich zaborach bez zmiany—grupa uposażenia VIII.
4. *Maszynista II kl.* bez zmiany grupa IX.
5. *Pomocnik maszynisty* I kl. bez zmiany grupa X.
6. *Pomocnik maszynisty* II kl. bez zmiany grupa XI.

W przyszłości celem osiągnięcia jednego z tych stanowisk wymagane bępą pewne kwalifikacje. A mianowicie:

1. *Maszynista-instruktor.* Wymagane jest ukończenie szkoły powszechnej, specjalnych kursów technicznych oraz egzamin na maszynistę-instruktora.
2. *Dyspozytor parowozowni.* Wymagane ukończenie szkoły powszechnej, egzamin na maszynistę parowozowego, kilkoletnia praktyka maszynisty parowozowego oraz egzamin na dyspozytora parowozowni. Oczywiście dyspozytor jako rekrutujący się z pośród maszynistów musi być zawodowym ślusarzem lub tokarzem.
3. *Maszynista I i II kl.* wymagane ukończenie szkoły powszechnej, świadectwo zawodowego ślusarza lub tokarza oraz egzamin na maszynistę parowozowego.
4. *Pomocnik I kl.* tak jak maszyniści.
5. *Pomocnik II kl.* szkoła powszechna, świadectwo zawodowego ślusarza lub tokarza oraz egzamin na pomocnika maszynisty II kl.

Niefachowcy nie mają możności osiągnięcia tych stanowisk (nie obowiązuje to na razie na Górnym Śląsku).

Rozporządzenie odróżnia kandydatów-nieetatowych od pracowników etatowych, którzy posiadają tytuły służbowe, ustala też szczegółowo sposób w jaki można uzyskać stanowisko etatowe oraz porządek posuwania się na stanowiska wyższe.

Pierwsze stanowisko etatowe, które pracownik może osiągnąć nazywa się stanowiskiem *podstawowem.* Z tego stanowiska można przejść do stanowiska wyższego, które nazywa się *awansowem.* Ze stanowiska awansowego można przejść do jeszcze wyższych stanowisk, które nazywają się stanowiskami *następnie awansowemi.*

W służbie parowozowej kolejność jest następująca: Rzemieślnik warsztatowy na wyszkoleniu—po złożeniu egzaminu i w razie stałego zajęcia na stanowisku, przewidzianem dla etatowych otrzymuje tytuł prowizorycznego pomocnika maszynisty II kl. Po osiągnięciu etatu otrzymuje jako *stanowisko podstawowe*—stanowisko pomocnika maszynisty II kl. Z tego stanowiska może po złożeniu egzaminu na maszynistę parowozowego przejść na *stanowisko awansowe* pomocnika maszynisty I kl. Z tego stanowiska już bez dalszych egzaminów przy dobrej kwalifikacji może uzyskać następujące stanowiska *następnie awansowe*: Maszynista II kl., maszynista I kl., dyspozytor parowozowni i maszynista-instruktor (potrzebne kursy i egzamin).

W czasie wyszkolenia pracownik winien obeznać się z przepisami ruchu oraz z rodzajem służby do jakiej jest powołany. Po ukończeniu wyszkolenia składa ustny egzamin ogólny, który ma wykazać znajomość przepisów ruchu oraz ogólne uzdolnienie do pełnienia służby kolejowej. Egzaminy odbywają się na podstawie rozp. M. K. Ż. z dn. 27 marca 1922 r. Nr 2.IV.5/16.

Po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim pracownika zalicza się do kategorji *egzaminowanych rzemieślników lub robotników* i można go przejściowo używać do czasowego zastępstwa pracowników etatowych.

Egzaminowani rzemieślnicy mogą być z urzędu albo na własną prośbę powołani do złożenia egzaminu formalnego. Jeżeli złożą go z dodatnim wynikiem, zostają zanotowani w liście starszeństwa, a jeżeli powierzy im się stale pełnienie obowiązków, przewidzianych dla pracowników etatowych otrzymują stosowny tytuł służbowy z dodatkiem *„prowizoryczny"* n. p. prowizoryczny pomocnik maszynisty II kl. Pozostają jednak nadal pracownikami nieetatowymi, dziennie płatnymi. Noszą tytuł ogólny *„aplikantów kolejowych"*.

O dopuszczeniu do wyszkolenia i egzaminów decyduje Naczelnik Oddziału względnie Dyrekcja na wniosek bezpośredniego naczelnika służbowego. Na stanowiska *następnie awansowe* mogą być mianowani tylko pracownicy o kwalifikacji dobrej.

Kolejność mianowania, ustalona w Rozp. M. K. z dnia 26 lipca 1924 r. Nr 1 8707/2/24 została utrzymana. Przy mianowaniu na *stanowiska podstawowe* decyduje data złożenia egzaminu ścisłego (formalnego) przy mianowaniu na stanowiska awansowe decyduje data złożenia egzaminu wyższego, względnie o ile wyższy egzamin nie jest przewidziany data mianowania na ostatnio zajmowane stanowisko.

Na czas przejściowy aż do nastania normalnych warunków mieszkaniowych obsada stanowisk podstawowych i awansowych która powoduje zmiany w dotychczasowych zajęciach służbowych, zwłaszcza zaś konieczność zmiany miejsca służbowego winna się odbywać na zasadzie konkursu.

Maszyniści parowozowi I i II kl. mają możność jeżeli uzupełnili swoje wykształcenie ogólne, wykażą zdolności, pilność i sumienność i wybiją się ponad przeciętny poziom, uzyskać w razie zdania stosownych egzaminów stanowiska pomocników zawiadowców i zawiadowców sekcji warsztatowych.

Maszyniści I kl. mogą ponadto, również po złożeniu egzaminów, uzyskać stanowiska zawiadowców i pomocników zawiadowców parowozowni II kl.

Z ogólnej jednak ilości wszystkich tych stanowisk można obsadzać maszynistami tylko $^1/_3$ część.

Przemianowanie pracowników na podstawie tego zarządzenia następuje automatycznie drogą zmiany tytułów w dokumentach osobistych. Pracownicy, którzy zdali egzaminy według postanowień dotychczasowych nie będą musieli ich uzupełniać ani zdawać innych egzaminów. Za wystarczające zostały uznane: W b. zaborze austr.: dla dyspozytorów egzamin na maszynomistrza Art. 10 Nr. 9 przepisów egz. dla urzędników kol. z dnia 1 lipca 1909 i egzamin na zastępcę maszynisty parowozowego Art. 19 Nr. 37; dla maszynistów i pomocników I kl. egzamin na zastępcę maszynisty Art. 10 Nr. 37 przep. egz., dla pomocników II kl.: egzamin na palacza parowozowego Art. 10 Nr. 38. W b. zaborze pruskim: dla maszynistów egzamin na kierownika parowozu, art. 36 przepisów egzam. z dnia 1 kwietnia 1914; dla pomocników I kl. egzamin na palacza Art. 35 i egz. na kierownika parowozu Art. 36 tych przepisów; dla pomocników masz. II kl. egzamin na palacza Art. 35. W b. zaborze rosyjskim Dyrekcje określą te egzaminy, które należy uznać za wystarczające. Ci pracownicy, którzy nie mają wystarczających egzaminów muszą je złożyć, przyczem w razie niepomyślnego wyniku mogą egzamin powtórzyć w przeciągu roku. W b. zaborze austr. na te stanowiska, przy których wymagane było złożenie egzaminu podurzędniczego należy przy ostatnim egzaminie żądać złożenia egzaminu także z przedmiotów objętych dawniej egzaminem podurzędniczym.

Omówienie powyżej podanych przepisów odkładamy do następnego numeru „Maszynisty“.

Z ruchu związkowego.

Zjazd prezesów okręgowych Z. Z. M. i posiedzenie Wydziału Wykonawczego.

W związku z groźnem niebezpieczeństwem uszczuplenia dotychczasowych poborów ubocznych Pr. Zarz. Gł Z. Z. M. zwołało na dzień 18 marca r. b. telegraficznie Zjazd prezesów okręgowych oraz członków Wydziału Wykonawczego Z. Z. M. Stawili się: kol. Fichtel Lwów, Ptak Kraków, Siadak Poznań, Koloch Katowice, Łapiński Wilno, Piskorski Grudziądz, Leszczyński i Borkowski Warszawa, Żeber Kielce, Depta Piotrków i Wolf Stanisławów.

Po dłuższej wyczerpującej dyskusji Wydział Wykonawczy uchwalił jednomyślnie następującą rezolucję:

Wydział Wykonawczy Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce na posiedzeniu, odbytem dnia 18 marca 1925, po wysłuchaniu zdania Prezesów Okręgów Z. Z. M. postanowił:

1. Przyjąć do wiadomości sprawozdanie Prezydjum Zarz. Głównego, tyczące się środków, użytych celem odparcia niebezpieczeństwa zmniejszenia poborów godzinowo-kilometrowych dla drużyn parowozowych oraz zatwierdzić stanowisko, zajęte w tej sprawie przez Prezydjum.
2. Upoważnić Prezydjum do dalszej energicznej akcji w dotychczasowym kierunku środkami, które uzna za stosowne.
3. Oświadczyć imieniem Związku, iż Związek zdecydowany jest walczyć w obronie dotychczasowego systemu i dotychczasowej wysokości poborów ubocznych, jako minimalnych postulatów, wszystkimi środkami nie wyłączając strajku.
4. Wezwać wszystkich członków Z. Z. M. oraz wszystkich maszynistów kolejowych w Polsce do bezwzględnego podporządkowania się zarządzeniom Prezydjum Zarz. Główn. Z. Z. M. oraz do czynnej i ścisłej solidarności w ewentualnej walce.

Zebrania i Zjazdy.

Dnia 5 marca r. b. odbyło się zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. w *Brześciu n. B.* Dnia 6 marca r. b. zebranie Koła miejscowego *Siedlce.* W zebraniach brał udział kol. prezes *Majlich.* Omawiano najaktualniejsze i najważniejsze bieżące sprawy.

W związku z zamachem na wysokość poborów maszynistów Prez. Zarz. Główn. rozesłało Kołom okólnik, wzywający do zajęcia stanowiska i wypowiedzenia się w tej tak poważnej sprawie.

Na skutek tego we wszystkich kołach Z. Z. M. odbyły się zebrania, na których omawiano sprawę i decydowano o stanowisku, jakie należy zająć w razie, gdyby pokrzywdzenie maszynistów nastąpiło.

Z pośród tych zebrań wymienić należy zebranie Kół Warszawa—Praga, Warszawa—Wschodnia i Warszawa—Wileńska, które odbyło się przy tłumnym udziale członków w sali kinoteatru „Las“ w dniu 23 marca r. b. W zebraniu wzięli udział imieniem Zarz, Głównego kol. *Borkowski,* imien. Zarządu okręgu Warszawskiego kol. *Leszczyński.* Zebrani uchwalili bronić dotychczasowej wysokości poborów ubocznych wszystkimi środkami nie wyłączając strajku.

Wymienić należy również imponujące liczebnością i zdecydowaną postawą zebranie Koła miejsc. Lwów, na którem Zarząd Główny reprezentował kol. *Kuczkowski.* Zarząd zaś okręgowy lwowski kol. *Fichtel.* Rezolucja opowiada się za energiczną obroną dotychczasowej wysokości poborów wszystkimi środkami nie wyłączając strajku.

Do Zarządu Głównego napływają ze wszystkich kół rezolucje w olbrzymiej większości bardzo stanowcze i zdecydowane, świadczące o tem, że postawa członków Związku wobec zamachu na ich prawa jest stanowcza, a wszelkie próby zamachu na dotychczasową wysokość poborów spotkają się z stanowczym i niewzruszonym sprzeciwem, z walką bezwzględną.

Nasze wystąpienia.

9.III. Wniesiono pismo oraz interwenjowano ustnie w sprawie nieprawnie nałożonego odszkodowania na kol. Michalskiego Stefana, Łódź Kaliska.

14.III. Interwenjowano w M. K. w sprawie godzinowo-kilometrowego w związku z zamachem na obecny system ze strony Komisji Sejmowej i Ministerstwa.

15.III. Rozesłano komunikat prasowy do pism oraz interwenjowano w Redakcjach pism w sprawie umieszczenia tego komunikatu.

16.III. Interwenjowano w tej samej sprawie w poszczególnych klubach sejmowych, oraz przedstawiono stronnictwom politycznym stosowny memorjał.

16.III. Odbyto konferencję z niektórymi Związkami kolejowymi.

17.III. Ponowna konferencja z Związkami.

19.III. Wniesiono do M. K. pismo w sprawie mianowania w Dyr. Katowickiej palaczy-niefachowców na stanowiska maszynistów oraz interwenjowano ustnie w tej sprawie u p. Ministra (udział brał prezes okr. kol. Koloch).

Wniesiono do M. K. pismo w sprawie obsługi pociągów pospiesznych w Dyr. gdańskiej przez gdańsko-niemieckie drużyny parowozowe oraz interwenjowano ustnie w tej sprawie u p. Ministra (udział brał prezes okr. kol. Piskorski).

20.III. W sprawie kol. Biłousa W-wa-Praga, zwolnionego na zasadzie art. 41.

21.III. W sprawie redukcji zwolnionych do prac związkowych.

Przypominamy członkom, że termin składania wypełnionych kwestjonarjuszy ankiety upływa z dniem 31 marca 1925. Wzywamy członków, aby terminu tego we własnym interesie *bezwarunkowo* dotrzymali.

KRONIKA.

W sprawie perjodycznych egzaminów.—Z powodu licznych skarg i zażaleń na sposób przeprowadzania tak zw. egzaminów kontrolnych, zwłaszcza w Dyrekcji warszawskiej, podajemy poniżej w dosłownem brzmieniu treść Rozporządzenia M. K. z dnia 3 lutego 1925 r., L. dz. I.16018/2/24.

„Doszło do wiadomości Ministerstwa Kolei, że niektóre Dyrekcje przenoszą na niższe stanowiska takich pracowników, którzy przy sposobności perjodycznych pouczeń personelu wykazują niedostateczną znajomość przepisów i instrukcji służbowych. Postępowanie to nie jest zgodne z intencją Ministerstwa Kolei.

Przy perjodycznych pouczeniach personelu *nie może być mowy* o powtórzeniu egzaminu, złożonego dawniej z dodatnim wynikiem, w myśl obowiązujących przepisów egzaminacyjnych, na mocy którego to egzaminu pracownik uzyskał zajmowane, etatowe stanowisko. W egzaminie tym (formalnym) stwierdzono kwalifikacje kandydata do zajmowania danego stanowiska, a więc upewniono się także, czy kandydat posiada dostateczną znajomość przepisów i instrukcji, obowiązujących w danej gałęzi służby. Wynik tego egzaminu *nie może być przeto w późniejszym czasie podawany w wątpliwość.*

Pouczanie personelu ma na celu przypomnienie personelowi potrzebnych do wykonywania służby przepisów i instrukcji służbowych *nie ma jednakże charakteru egzaminów formalnych.*

W wypadkach jaskrawego braku wymaganej znajomości przepisów i instrukcji służbowej ze strony egzaminowanych pracowników, ujawnionego przez organa pouczające lub zwierzchników, należy pracownika pociągnąć do odpowiedzialności w drodze administracyjnej i w ten sposób zniewolić go do uzupełnienia braków."

Wobec niedwuznacznego brzmienia powyższego rozporządzenia, niema mowy o jakiemś formalnem egzaminowaniu pracowników. Zgodnem z instrukcjami i intencjami Ministerstwa jest tylko „pouczanie" pracowników oraz przypominanie im treści potrzebnych do wykonywania służby przepisów i instrukcji. Co wykracza poza ten zakres, jest nieuzasadnionem nakładaniem na pracowników obowiązków, których nie są obowiązani wykonywać.

Z Siedlec donoszą nam: — Miejscowe Koło Z. Z. M. zorganizowało 4-miesięczne kursy fachowe dla pomocników maszynistów oraz odczyty dla maszynistów. Program obejmuje: matematykę, fizykę, ze szczególnem uwzględnieniem mechaniki oraz język polski.

Wykłady prowadzą gorliwie i bezinteresownie pp. inż. Maciejewski, inż. Jewdokimow oraz pom. nacz. parowozowni p. Wilczyński. Odbywają się one w lokalu Towarz. „Ognisko kolejowe" codziennie od godz. 17 do 19 i cieszą się liczną frekwencją.

Zarząd koła składa tą drogą pp. inż. Maciejewskiemu, inż. Jewdokimowi oraz p. Wilczyńskiemu publiczne podziękowanie za ich ofiarną pracę.

Jak się oszczędza w Dyrekcji wileńskiej.—Już od dwuch lat parowozownię w Pińsku obsługują brzeskie drużyny porowozowe, zamieszkałe i przydzielone na stałe do Brześcia i wysyłane kolejno na 15-to dniowe okresy do Pińska. Nie wiemy i nie zajmujemy się tem, czy taki system gospodarki jest celowy z punktu widzenia racjonalnych metod eksploatacyjnych. Nie mamy też zasadniczo nic przeciwko takiemu sposobowi wyzyskiwania drużyn dla celów służbowych. Jeżeli jednak konieczność czy potrzeba zmusza Dyrekcję wileńską do takiego postępowania, nie wolno przy tej sposobności gwałcić przepisów, nie wolno takiej gospodarki prowadzić kosztem pracowników, przez bezprawne uszczuplanie należnych im poborów. Obowiązujące przepisy przewidują w takich wypadkach dla pracownika dodatek delegacyjny. Tego zaś dodatku Dyrekcja wileńska nie wypłaca, choć Pińsk jest oddalony od Brześcia o 150 klm. i choć delegacja trwa z reguły dni 15. Drużyny brzeskie obawiają się wystąpić w obronie słusznych swoich praw bezpośrednio. Wprawdzie bowiem, p. Landsberga nie ma już w Dyrekcji wileńskiej. Pokutuje w niej jednak dotąd „landsbergjada", system niezdrowy i szkodliwy, wyrażający się między innemi w systematycznem szykanowaniu i w dążności do ostatecznego zgnębienia tego pracownika, który miał odwagę upomnieć się o słuszne swoje prawa. Dla tego zwracamy się tą drogą do Dyrekcji wileńskiej, aby wejrzała w sprawę i nakazała niezwłocznie wypłacanie delegowanym drużynom należnego im dodatku. Droga do oszczędności prowadzi przedewszystkiem przez racjonalną i celową gospodarkę. Nie wolno oszczędzać kosztem pracowników, kosztem gwałcenia obowiązującego i niedwuznacznego rozporządzenia Rady Ministrów. Czekamy na zarządzenia Dyrekcji. W przeciwnym razie nie omieszkamy słuszności praw naszych członków dochodzić na innej drodze.

Umundurowanie dla ślusarzy-kandydatów. — W notatce pod powyższym tytułem, zamieszczonej w kronice poprzedniego numeru „Maszynisty" wyliczono mylnie te sorty mundurowe, do których poboru mają prawo ślusarze kandydaci. Otrzymują oni mianowicie: 1 czapkę, 1 kożuszek kryty, 1 buty filcowe, 1 bluzę ochronną i 1 spodnie ochronne. Nie mają zaś prawa do otrzymania płaszcza ochronnego jak to mylnie podano.

Podziękowanie.

Wszystkim tym, którzy zajęli się urządzeniem pogrzebu mego ś. p. męża Franciszka Kluza, maszynisty P. K. P. w Rzeszowie, wszystkim, którzy przyczynili się drogą składek do pokrycia kosztów pogrzebu jak również wszystkim, którzy wzięli udział w smutnym obrzędzie, w szczególności zaś Zarządowi i członkom Koła miejscowego Z. Z. M. w Rzeszowie, którzy w ciężkich dla mnie chwilach śpieszyli ofiarnie z radą i pomocą składam tą drogą imieniem swojem i dzieci serdeczne „Bóg zapłać".

Józefa Kluzowa.

Kasa pośmiertna.

Z funduszu Kasy pośmiertnej wypłacono zapomogi rodzinom następujących ś. p. członków.

12)	Stankiewicz Franciszek, Aleksandrów	600 zł.
13)	Kluz Franciszek, Rzeszów	600 zł.
14)	Batko Antoni, Drohobycz	600 zł.
	Razem wypłacono w marcu b. r.	1,800 zł.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ka, Warszawa, Warecka 15.